

PLAN D'ACTION RESPONSABLE PEDAGOGIQUE POUR 2018

Suivi des élèves :

1. recensement et niveau actuel + plan de progression individuel pour chaque élève :

Le but est de savoir si les élèves sont satisfaits de l'avancement de leur progression et de savoir où ils en sont. Avec quels instructeurs souhaitent-ils poursuivre
Ensuite établir un plan de progression pour chacun les amenant au PPL
Actuellement seuls un peu plus d'une dizaine d'élèves ont répondu.
Action auprès des instructeurs pour alimenter ce recensement

2. livrets de progression :

- nouveau suivi des progressions

tableau général de suivi

document de suivi de progression à définir : action auprès des instructeurs pour recueillir leurs avis et suggestions

leçons et compétences (définir le profil des compétences à atteindre et sur quels documents s'appuyer pour les enseigner de façon à ce que tout le monde parle le même langage)

3. affectations élève / instructeur :

chaque élève doit avoir un instructeur référent chargé en particulier de vérifier que tous ses documents réglementaires sont bien à jour, et de l'informer de l'échéancier de sa progression

Suivi des pilotes brevetés

1. entraînement (annuel ?)

2. prorogation SEP : programme à définir par l'instructeur après un contrôle oral avec chaque candidat. Le but étant de s'assurer que le pilote maintien ses compétences au niveau requis pour la SEP,

3. activité aérienne totale et annuelle (afin de proposer un entraînement adapté)

Formalités DTO

Mettre en règle tous les documents de formation nécessaires pour satisfaire à l'agrément avant mars 2019

Check-list avions

Des groupes de travail ont été formés à partir d'une douzaine de volontaires pour refaire toutes les check-list de façon

- à les adapter à chaque appareil
- à les simplifier
- à les standardiser
- à définir le support et les futures mises à jour

L'avis des instructeurs sera sollicité pour vérifier l'adéquation des nouvelles checks-list

« LME » avions

Afin de fournir aux pilotes, pour chaque avion, une aide leur permettant de noter des pannes sur le carnet de route sans pour autant bloquer l'appareil au sol, conformément aux exigences du règlement UE 965/2012 modifié, dont l'annexe VII (Part NCO) mise en œuvre depuis le 25 août 2016. Ces documents vont utiliser le cadre de la "LME" générique proposée par la FFA, ainsi que des LME déjà en service dans d'autres aéroclubs.

Des groupes de travail ont commencé à travailler là dessus grâce à une douzaine de pilotes volontaires dont certains ont déjà une connaissance de ce type de document. Une première LME devrait être mise officiellement en service sur un de nos avions assez rapidement pour tester le concept et définir le standard à appliquer. Ce document devrait permettre à tous les pilotes de voler de façon plus réglementaire et plus sûre.

Air Intervention sera mis à contribution pour donner son avis sur les tolérances techniques et surtout sur la durée maximum avant réparation.

Un premier contact encourageant avec Samuel d'Eu a eu lieu sur ce sujet.

A noter que le contrat signé en 2015 entre l'aéroclub et Air intervention prévoyait déjà l'utilisation de LME,

Guy Merino
Responsable pédagogique

01 mars 2018